

Beste statenleden,

Afgelopen week kwam het besluit rondom de Ring Utrecht naar buiten. Met deze brief willen we u de eerste reactie van de NMU geven. Gezien de korte tijd tussen de bekendmaking van de voorkeursrichting en bijeenkomst van de ad-hoc commissie, was een goede voorbereiding lastig en dat ziet u helaas terug in de lengte van deze brief.

We willen u allereerst vragen de inhoudelijke behandeling van de voorkeursrichting pas over enige weken te doen zodat wij maar vooral ook bewonersgroepen voldoende tijd hebben om zich goed te kunnen voorbereiden. Het gaat om belangrijke besluiten en de inwoners van Utrecht zijn zeer betrokken op dit onderwerp.

1. De provincie staat op een kruispunt. Het is belangrijk dat voorkeursrichting en het aanvullend pakket integraal op hun gevolgen beoordeeld kunnen worden.

De tijd voor een goed en open debat over stedelijkheid, mobiliteit en leefbaarheid in Utrecht lijkt aangebroken. We zetten als Provincie fors in op binnenstedelijk bouwen en duurzaamheid, de provincie wil in 2040 een klimaatneutraal grondgebied hebben en de overheid pleit voor behoud en ontwikkeling van de Nieuwe Hollandse Waterlinie als Wereld Erfgoed.. Het UVVB lijkt dat onvoldoende te beseffen. De gekozen voorkeursrichting verhoudt zich erg slecht tot deze doelstellingen. Als u kiest voor de forse uitbreidingen op het hoofdwegennet en niet voor een schaa sprong OV, zal dat decennia lang negatieve effecten hebben op deze en andere beleidsdoelstellingen.

De NMU heeft u steeds gevraagd om niet de alleen de losse delen van de planstudies te beoordelen, maar ook een discussie te voeren over het gehele plaatje. Dat plaatje is er nu. De vraag die wij aan u stellen is: "Wanneer vindt de integrale afweging plaats over de keuzes en effecten van de planstudies?". Heeft de Provincie na deze investerings slag in asfalt voldoende tijd om de schade van de voorkeursrichting teniet te doen en de andere beleidsdoelstellingen nog te halen? Tot slot komt de vraag aan de orde wanneer de provincie dan wel gaat inzetten op het flexibele, schone en goed bereikbare mobiliteitssysteem dat aansluit bij de visies van Utrecht 2040? Deze vragen verdienen komende maanden antwoord.

2. Eerste reactie op de voorkeursrichting: beperkt oplossend vermogen en veel overlast

Het is niet helemaal duidelijk over welke variant we het nu eigenlijk hebben. Er wordt door de bestuurders gesproken over een variant op de A27 met 14 rijstroken en 1,4 miljard euro aan kosten. Deze variant bestaat niet. Variant 2 van 1,4 miljard euro heeft 2* 6 rijstroken. Een variant met 14 rijstroken (zoals varianten 3 tot 5) kosten minimaal 1.6 miljard. We gaan er maar vanuit dat de bestuurders variant 2 bedoelen.

De NMU is verbaasd over het feitelijk oplossend vermogen van de voorkeursrichting. De voorlopige tussenrapportage leert ons dat de bereikbaarheidswinst van de voorkeursrichting beperkt is en de negatieve effecten onbekend, onzeker of ronduit groot. Er blijven tussen nu en 2020 ongeveer 100.000 voertuigverliesuren in het onderzoeksgebied. De reistijdswinst van de voorkeursrichting is 2 seconden per kilometer op een totale vertraging van 15 seconden. Dit betekent dat 90% van het probleem niet is opgelost en de schade voor het bedrijfsleven niet veel is afgenomen. De argumentatie dat de Kracht van Utrecht het probleem op de ring niet oplost lijkt dus ook voor de voorkeursvariant te gelden.

Leefbaarheid

De conclusie dat met de nieuwe rijstroken de leefbaarheidsproblemen in de woonwijken zijn opgelost, roept bij ons grote vragen op. De extra hoeveelheid auto's (en uitstoot) die de stad in en uit rijden zijn nl niet onderzocht. De toegangswegen in de stad Utrecht staan nu al vast. Is het UVVB van mening dat er tienduizenden extra auto's de stad in en uit kunnen rijden zonder dat extra infrastructuur binnen de bebouwde kom nodig is? De Nmu denkt dat er nieuwe asfaltstroken in de stad nodig zijn en het is niet bekend wat daarvan de leefbaarheidseffecten zullen zijn.

Hoe binnen een krappere milieuruimte in de stad nog steeds evenveel woningen kunnen worden gebouwd zal de strategische MER zeker in beeld moeten brengen. En het actieplan Luchtkwaliteit (ALU) zal ook op deze extra opgave herzien moeten worden.

Ook op de ring maken we ons blijvend zorgen over gezondheid van omwonenden. De minister van Verkeer en Waterstaat geeft zelf aan dat de druk op de ring in 2020 groot zal zijn. Wat is de kans dat er straks op de A27 12 of 14 rijstroken file staat, in plaats van op de huidige acht rijstroken?

Ook zonder zo'n brede file zal de geluidsoverlast echter niet afnemen. De normen voor NOx en NO2 worden ook niet gehaald. En hoewel de normen voor fijn stof in de modellen haalbaar zijn, wordt de kans gemist om de luchtkwaliteit op een gezond niveau te brengen. De gezondheidsschade voor Lunetten, Overvecht etc blijft onverminderd groot. Met alle economische schade door ziekteverzuim en gezondheidszorg van dien.

Economische groei

Of de economische groei, een ander neven doel van VERDER, met de voorkeursvariant wordt veilig gesteld, is wat ons betreft ook discutabel. Zoals u weet heeft de Organisatie voor Europese Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) gezegd dat de bereikbaarheid van de Randstad in het geding is en daarmee ook de economische groei. De oplossingen die de OESO de Randstad aandraagt zijn 3-voudig: uitbreiding van wegen, prijsbeleid (spitsheffing) en het fors verbeteren van het *regionaal* OV. De voorkeursvariant kiest alleen voor het eerste, en laat de andere punten buiten beschouwing. De KvU kiest voor de andere 2 opties en laat ruimte voor het eerste en biedt daardoor meer flexibiliteit. In de strategische MER die VERDER nu wil starten moet daarom niet alleen doorgestudeerd worden op de voorkeursrichting maar ook op KvU.

Noordelijke Ring Utrecht (Zuilense Ring)

De NRU wordt een autosnelweg. Enige samenhang met het Actieplan Luchtkwaliteit lijkt te ontbreken, gezien die met een NRU van 80 km per uur werkt. De verbindingen met het Noorderpark zullen in de voorkeursrichting veel aandacht vragen, evenals de mensen die dicht op de weg wonen. Een autosnelweg kent over het algemeen een minder goede inpassing dan een gewone snelweg, dus als Provinciale Staten is alertheid op dit punt gewenst.

Het schrappen van nieuwe doorsnijdingen en het ecoduct

Vanzelfsprekend is het goed dat (na enige dagen verwarring door uitlatingen van minister Eurlings) zowel de nieuwe weg door Amelisweerd als Leidsche Rijn/Haarzuilens van de baan zijn. Het zou goed zijn als u variant 5 definitief uit het onderzoek haalt, zodat er geen twijfel meer kan ontstaan.

Het herstellen van landgoed Amelisweerd met een recreatief ecoduct is op zich ook een prima plan, zeker uitvoeren dus. Het had echter nog beter geweest als de A27 niet tot 14 rijbanen wordt verbreed. Vooral het viaduct over de Kromme Rijn zal bij een 14-strooks uitvoering een geweldige herrie op de landgoederen geven. De ecologische onderbouw van het ecoduct verdient meer aandacht, gezien de aanlanding op de sportvelden van Kampong. Tot slot en voor alle duidelijkheid: het ecoduct is ongeschikt als compensatie voor de andere leefbaarheidsproblemen die de voorkeursrichting oproept.

Nieuwe Hollandse Waterlinie

Helaas zijn de oude bedreigingen vervangen door nieuwe. De Nieuwe Hollandse Waterlinie is nog steeds niet veilig nu fort het Hemeltje (aldus variant 3 tot 5) opgeofferd of ernstig beschadigd kan worden voor de doorstroming op knooppunt Lunetten. Variant 3-5 zijn flagrant in tegenstelling tot de recent geuite wens de Nieuwe Hollandse Waterlinie aan te melden als Unesco Wereld Erfgoed.



Het zou daarom goed zijn om uit te spreken dat variant 2 de voorkeursrichting is en dat daarmee ook variant 3 tot 5 van de baan zijn.

3. Kracht van Utrecht werkt goed, kost 2,1 miljard dan de voorkeursrichting en verdient een plaats in nu volgende strategische MER

Dat de kracht van Utrecht terzijde wordt geschoven vinden we jammer en zeker niet terecht. Het UVVB heeft, naar onze mening, nogal voorbarig conclusies getrokken over de KvU. Het verder uitwerken van de KvU in de nu te volgen strategisch MER is vanuit bereikbaarheids oogpunt nodig.

De conclusie van VERDER is dat de KvU van alle varianten het beste erin slaagt het autoverkeer terug te dringen. Ook scoort de KvU het beste op het gebied van leefbaarheid. Dit lijken ons relevante conclusies die alleen al rechtvaardigen de visie verder uit te werken.

Of de KvU specifieke knelpunten op het hoofdwegennet (lees A27) oplost vinden we lastig in te schatten. Een spitsheffing is juist bedoeld om specifieke knelpunten aan te pakken maar waarom dat op de A27 onvoldoende resultaat geeft weten we niet. We zouden graag meer weten hoe men tot deze conclusie is gekomen.

Los daarvan zou de conclusie of de KvU werkt toch op bredere gronden moeten worden gemaakt dan of de KvU het probleem op de A27 oplost. Als de bereikbaarheid op andere netwerken (OV en fiets) verbetert, zou dat kunnen opwegen tegen een status quo op de A27.

De voorkeursrichting van het UVVB lost geen knelpunten op andere netwerken op. De gehele 1,4 miljard zit immers in de snelweg.

Afgezien daarvan heeft u als regio een bredere verantwoordelijkheid dan alleen te kijken naar specifieke knelpunten op het hoofdwegennet. U zoekt naar een mogelijkheid om de bereikbaarheid in zijn gehele breedte te verbeteren. En daar scoort de KvU volgens VERDER goed op. Op de andere netwerken, zoals het OV-net en het fietsnetwerk worden met de KvU nieuwe relaties gelegd en bestaande knelpunten opgelost. Zelfs ook op het onderliggend wegennet, lijkt het.

Het is jammer dat de reistijd-baten van de KvU niet bekend zijn. De NMU en de Vrienden van Amelisweerd hebben steeds aangedrongen op vergelijkbare cijfers en de reistijd-baten van alle reizigers zouden goed vergelijkingsmateriaal opleveren met wegvarianten. U kunt als controlerend orgaan nog om deze vergelijking vragen, maar de KvU in de strategische MER levert uiteindelijk ook deze informatie op.

De kosten

Tot slot de kosten. Die zijn voor de KvU hoger dan voor de voorkeursrichting. De treinverbinding Almere-Utrecht-Breda valt inhoudelijk onder de KvU maar hiervoor zal altijd een aparte procedure moeten worden opgezet. De kosten van deze verbinding nu meerekenen voor de KvU is daarom niet nodig. Daarbij zijn de baten, die voor de KvU hoger zullen uitvallen, niet onderzocht. De KvU kent meer (niet nader berekende) baten dan de voorkeursrichting. Zo kunnen er meer woningen langs OV corridors gebouwd worden en zijn er juist minder bouwmogelijkheden met de voorkeursrichting. Ook hoeft er minder geïnvesteerd te worden in het opschonen van de lucht.

De 2,1 miljard die rest is vergelijkbaar aan de 1,9 miljard die het aanvullend pakket en voorkeursvariant kosten. We rekenen het aanvullend pakket bij de KvU niet apart omdat de 300 miljoen van het aanvullend pakket voor OV, fiets en mobiliteitsmanagement (deels) al in de 2,1 miljard van de KvU zitten. De overige 200 miljoen zetten we in voor P&R etc, de kosten voor de nieuwe wegen zetten wij anders in. .

4. Concluderend

Utrecht staat voor een keuze. In de 'Randstad Urgent'-notitie wordt eens te meer duidelijk dat de komende 20 jaar in het teken staan van een zeer ambitieuze binnenstedelijke opgave. Het 'Draaischijf'-verhaal lijkt dit niet te beseffen. Met de keuze voor meer asfalt en het nalaten van een schaalprong voor het OV wordt de spanning tussen leefbaarheid en bereikbaarheid extra vergroot.



De problemen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid worden bij de ambitieuze binnenstedelijke opgave zo groot, dat ze niet meer oplosbaar zijn. De Kracht van Utrecht biedt een goed werkende oplossing aldus VERDER en doet recht aan meerdere belangen. Het onderzoek van het BRU is een goed begin, maar er zijn nog teveel kanten van de zaak niet onderzocht om nu al te stellen dat de Kracht van Utrecht minder zou scoren dan de voorkeursrichting. Daarvoor zijn er te weinig vergelijkende cijfers voor handen.

In de nu te volgen strategische plan MER moeten sowieso verschillende opties op het gebied van ruimtelijke ordening, leefbaarheid, OV en weg in beeld gebracht worden. En daarom hoort de Kracht van Utrecht daar thuis. U kunt de Kracht van Utrecht weer terug in de planvorming brengen. We hopen daarom dat u op 9 november onze overpeinzingen wilt meenemen en zult blijven aandringen om de Kracht van Utrecht in de volgende fase te onderzoeken..

Met vriendelijke groet

Namens de NMU
Saskia kluit
Adjunct-directeur

